

## Mozione

### Oggetto: Gorizia Città 30

#### Il Consiglio Comunale di Gorizia

**Premesso che** dall'obiettivo "zero morti sulle strade" entro il 2050 assunto dall'Unione Europea si sviluppano molte azioni e iniziative, fra le quali la proposta della "Città 30" che si è diffusa rapidamente in moltissime città europee;

**Premesso che** il Parlamento europeo nella risoluzione approvata il 6 ottobre 2021 invita la Commissione Europea a "Elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del "sistema sicuro" per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti ed i pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata protezione degli utenti della strada vulnerabili; invita gli Stati membri a dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione; invita gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilitare i recidivi";

**Premesso che** la realizzazione della Città 30 si iscrive pienamente negli obiettivi della *Cities Mission* delle città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030, poiché contribuisce alla creazione di una rete di spazi adatti alla mobilità lenta, ciclabile e pedonale, e alle relazioni di prossimità;

**Premesso che** anche tra gli obiettivi del Comune di Gorizia vi è il contrasto delle emissioni, come esplicitato in particolar modo nel PAESC Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima;

**Considerato che** alcune città europee hanno introdotto o stanno sperimentando l'introduzione dei limiti di velocità urbani a 30 chilometri orari, tra le quali: Grenoble, Lille, Nantes, Parigi, Nizza, Montpellier, Edimburgo, Bruxelles, Spagna (in tutte le città perché la città 30 è diventata una legge nazionale), Graz, Zurigo, Toronto, altre circa 200 città francesi di medie e piccole dimensioni. In Italia si possono citare i casi di Olbia e Torino, e di Bologna, che ha previsto interventi per 24 milioni di euro per avviare la cosiddetta "città 30", un percorso che prevede interventi sui controlli tanto quanto su modifiche strutturali delle strade;

A questo proposito significativa la dichiarazione del Sindaco di Olbia Settimo Nizzi «Siamo molto orgogliosi che Olbia sia un esempio a livello nazionale e speriamo che la nostra esperienza possa aiutare a portare avanti l'iniziativa in altri Comuni o, meglio ancora, la legge nazionale. Noi siamo convinti che questa sia la direzione giusta perché sono i nostri concittadini che riconoscono e apprezzano la qualità della vita che continua a migliorare, non solo per le infrastrutture, ma anche proprio grazie ai provvedimenti che mettono le

persone al centro, rendendo fruibili spazi prima dedicati alle automobili. Basti pensare alla Ztl in centro storico o alle strade scolastiche. Le persone si riappropriano degli spazi urbani: le biciclette si usano più volentieri, i pedoni sono più liberi, i bambini si muovono in autonomia e ci sono maggiori vantaggi per gli esercizi commerciali. Ma soprattutto la popolazione è più sana e felice».

**Considerato che** le finalità per lo sviluppo delle Città 30 in Italia sono: la tutela della vita umana e aumento della sicurezza stradale; la promozione della mobilità sostenibile; la tutela dell'ambiente e il contrasto alla crisi climatica, grazie alla riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico; la qualità e democrazia dello spazio pubblico; la riscoperta della dimensione di prossimità e la valorizzazione dell'economia di vicinato;

**Preso atto che** secondo quanto riferito dal rapporto ISTAT-ACI nel 2022:

- sono 3159 i morti per incidenti stradali in Italia nel 2022, per una media di nove al giorno, il 9,9% in più rispetto all'anno precedente;
- la maggior parte dei sinistri, il 73,4%, avviene su strade urbane;
- le prime 3 cause di incidente sono state la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata;
- sono 1375 i morti in auto, il 15,4% in più, 781 quelli tra i motociclisti, +12,4%, 70 tra i ciclomotoristi, +4,5%, e 485 tra i pedoni +3,2%. In aumento, poi, i sinistri in monopattino elettrico. Nel 2022 sono 2929, mentre l'anno precedente erano 2101. I feriti crescono da 1980 a 2787 e i morti entro 30 giorni sono 16, nel 2021 erano nove più un pedone;
- i decessi per tipo di utente sono stati: 41,5% persone in auto, 24,2% persone in moto, 16,4% persone a piedi, 8% persone in bici e monopattino;
- sono 46, inoltre, i decessi per incidenti stradali nell'Ue per ogni milione di abitanti, mentre in Italia sono 54.

**Preso atto che** studi scientifici ci dicono che andare a 30 km/h riduce drasticamente il livello di pericolosità delle collisioni stradali, e che in particolare:

- in caso di frenata di emergenza una macchina che viaggia a 30 km/h si ferma in 13,3 metri, mentre una che viaggia a 50 km/h impiega il doppio dello spazio (27,7 m) per la stessa manovra;
- a 30 km/h si ha una visuale decisamente più ampia della strada e quindi di eventuali pericoli/ostacoli che possono palesarsi all'improvviso sull'asse stradale, poiché si riduce il cosiddetto effetto "*tunnel vision*", quello che fa sì che la visione periferica si riduca all'aumentare della velocità. Tale effetto porta spesso a descrivere episodi di incidenti il motivo per cui secondo gli automobilisti le persone a piedi "sbucano di colpo" sulle strisce.
- a 30km/h una persona a piedi investita subisce un impatto simile a quello che soffrirebbe al cadere dal primo piano di un palazzo, a 50 km/h è come cadere dal terzo piano e a 70 km/h è come cadere dal sesto

piano. Una persona a piedi colpita a 30 km/h ha il 90/95% di possibilità di sopravvivere all'urto, mentre se viene colpita a 50km/h ne ha solo il 10/15%.

**Ricordato che** la velocità media in città, già oggi, non supera i 20-30 km orari, intendendo per velocità media quella condotta lungo tutto il tragitto che conduce da un punto A a un punto B. A essere pericolosi sono dunque i picchi di velocità, ovverosia le accelerate improvvise che vengono fatte in città dando la percezione che queste conducano più velocemente alla meta quando in realtà conducono più velocemente solo al successivo semaforo, rotonda, ingorgo. Inserire un limite a 30km/h, significa impedire questi picchi di velocità (la velocità di punta), con un danno sui tempi di percorrenza che, quando si verifica, va da pochi secondi a un paio di minuti di tempo sull'intero tragitto. Andare tutte e tutti ai 30 km/h significa, quindi, fluidificare il traffico evitando l'effetto "fisarmonica" prodotto dai picchi di velocità.

**Valutato dunque** che i 30 km aiutano a fluidificare il traffico, per le ragioni dicui sopra, ma anche perché strade meno pericolose significa strade meno trafficate. Come già avvenuto in altre città in cui sono stati adottati i 30 km, la diminuzione della pericolosità induce più persone a spostarsi con mezzi leggerie questo porta a diminuire ancora di più il traffico per chi è costretto a usare l'auto per spostarsi;

**Tenendo conto che** andare ai 30km/h diminuisce le frenate e ripartenze, e quindi anche i livelli di inquinamento, in particolare il dimezzamento delle NOx, come rappresentato anche da *Clean Cities*, abbattendo anche notevolmente l'inquinamento acustico dato soprattutto dalle accelerazioni;

**Considerando inoltre**, i dati del Rapporto Mobilitaria (Kyoto Club, Cnr, Isfort) dicono che il traffico urbano genera fino al 60% dell'inquinamento atmosferico: abbassare il limite di velocità in città rappresenta un disincentivo all'uso dell'auto e meno auto in circolazione equivalgono a minor inquinamento dell'aria. Questo vale anche per l'inquinamento acustico: abbassando la velocità massima a 30 km/h si abbassa anche il livello di rumore, vale a dire meno stress e più benessere;

**Preso atto** della proposta di legge presentata a fine luglio alla Camera dei Deputati su stimolo delle Associazioni che da tempo stanno animando la piattaforma Città30Subito (<https://fiabitalia.it/citta30subito-presentato-il-disegno-di-legge-in-parlamento-obiettivo-azzerare-le-vittime-della-strada/>);

**Tenendo conto** anche che i tratti 30 km all'ora a Gorizia sono pochi e non sono stati definiti in modo organico e si trovano per la gran parte fuori dal centro urbano,

## **impegna la Giunta Comunale e il Sindaco di Gorizia**

A sviluppare un piano per ridurre il limite di velocità in tutto il centro cittadino ai 30 km/h.

I Consiglieri proponenti

Eleonora Sartori

Paolo Comolli